Nr. 50. Kraków dnia 10 grudnia 1871 r. Rok II.

PRZEWODNIK EKONOMICZNY

Wychodzi raz na tydzień w Niedzielę. Prenumerata wynosi z przesyłką pocztową rocznie 6 Złr. w. a. półrocznie 3 Złr. w. a. Numer pojedynczy kosztuje 15 centów. BIURO REDAKCYI i ADMINISTRACYI Ulica Grodzka Nr 104 2 piętro. Listów niefrankowanych nie przyjmuje się.

Pismo poświęcone sprawom

rolnictwa, przemysłu, handlu i ubezpieczeń.

Przedpłatę i ogłoszenia (inseraty) przyjmują: Biuro Redakcyi, księgarnia Józefa Czecha w Krakowie i Bank galicyjski dla Handlu i Przemysłu. Od ogłoszeń (inseratów) płaci się po 5 centów od wiersza drobnego (petit) oprócz 30 cent. opłaty stemplowéj. REKLAMACYE nieopieczętowane wolne od opłaty pocztowéj. Manuskryptów nie zwraca się

Wydawane staraniem Towarzystwa Gospodarczo-rolniczego Krakowskiego, Banku Galicyjskiego dla Handlu i Przemysłu i Towarzystwa Wzajemnych Ubezpieczeń Krakowskiego.

W jaki sposób budują się obecnie koleje żelazne w Austryi, a w jaki budować się powinny?

Budowa kolei żelaznych w Austryi wymaga koniecznie reformy i to reformy gruntownéj. Koleje powinny być dobrze budowane i budowa ich nie powinna pociągać za sobą więcéj kosztów nad te, które dla dobréj budowy są potrzebnemi. Daléj powinno się jeszcze mieć na oku interes tych, którzy na budowę kolei pieniędzy dają, a więc interes akcyonaryuszów. Rzecz wiadoma w jaki sposób banki spekulujące na założycielstwo i konsorcya oszukują akcyonaryuszów kolei żelaznych. Rząd powinienby raz uwierzyć, że w budowie kolei żelaznych możnaby się obejść bez tak kosztownego pośrednictwa. Czasby już powrócić do dawnego systemu, którego się rząd trzymał przy udzielaniu koncessyj na pierwsze koleje powstające w Austryi. Wtenczas zbierało się kapitał potrzebny na budowę w ten sam sposób, w jaki się to dzieje przy zakładaniu każdego uczciwego przedsiębierstwa. Każda akcya wnosiła taką kwotę na budowę, na jaką wystawioną została, a pieniądzmi gospodarowano sumiennie.

Dzisiejszy system udzielania koncessyi na budowę kolei w Austryi dałby się jeszcze niejako usprawiedliwić, gdyby państwo zostawało w tak smutném położeniu, jak to się działo po wojnie w roku 1866. Natenczas Austrya nie miała kredytu. Wycieńczona wojną musiała, potrzebując gwałtownie kolei żelaznych, tych najdzielniejszych środków do podźwignięcia materyalnego kraju, przystać na takie warunki jakie jéj ofiarowano. Dziś rzeczy zupełnie się zmieniły. Akcye i obligacye pierwszeństwa naszych kolei już wybudowanych są w $^9/_{10}$ częściach w rękach prawdziwych kapitalistów, a na budowę nowych kolei żelaznych znajdą się w każdéj chwili chętne kapitały. Dawniéj zaledwie dwa zakłady wiedeńskie dały się skłonić do budowy kolei i udzielano im téż skwapliwie koncessyę za koncessyą. Dziś stara się kapitał całéj Europy o akcye naszych kolei żelaznych, mamy więc prawo żądać, aby one były dobrze budowane, aby nas nie kosztowały więcéj nad to, co ich budowa warta. Do tego jednak potrzeba: aby rząd zerwał z systemem, który przyjął w udzielaniu koncessyj na budowę; aby nadzór nad budową kolei oddany był urzędnikom zdolnym i sumiennym i aby układy zawierane o emissyę akcyj następowały w drodze publicznéj konkurencyi.

Wiele, bardzo wiele złego stało się już w Austryi z powodu przyjęcia systemu szkodliwego korzystnéj budowie kolei żelaznych. Tak zwana druga serya naszych kolei żelaznych, którym rząd poręczył dochód, nie tak łatwo obejdzie się bez dopłaty ze skarbu państwa niedoboru dochodu poręczonego. Koleje pierwszéj seryi nie potrzebowały tego. Czy kolej Karola Ludwika żąda dziś jakich ofiar od państwa? Nie gorzéj stoimy z koleją Elżbiety, tak samo jak Węgry z cisańską. Kolej czesko-zachodnia stoi już dziś o własnéj sile, a pardubicka za lat parę podoła niezawodnie temu. Cóż jest powodem tego, że te koleje nie są żadnym ciężarem dla skarbu państwa, że nie potrzebują korzystać z poręczenia dochodów przez rząd, gdy innym kolejom zbudowanym późniéj, rząd corocznie z tytułu gwarancyi dochodów musi dawać dopłaty? Rzecz bardzo prosta. Przy dawniejszych kolejach użytemi zostały na budowę wszystkie pieniądze, które z emissyi akcyj i obligacyj pierwszeństwa wpłynęły; przy kolejach drugiéj seryi, w których akcyj i obligacyj pierwszeństwa sprzedaży banki spekulujące na założycielstwo pośredniczyły, lub których budowy same się podjęły — cała kwota uzyskana ze sprzedaży akcyj i priorytetów nie została użyta na budowę, ale część jéj pozostała w kasach banków tytułem kurtażu. Rezultat był więc taki: koleje kosztowały więcéj, jak kosztować powinny były, bo do kosztów budowy przybyły koszta założycielskie, a rząd miasto poręczyć dochód 5% od sumy rzeczywiście wydanéj na budowę, poręczył razem dochód 5% od sumy, którą banki zarobiły, a więc 8—9% od sumy rzeczywiście na budowę wydanéj. Praktyka ta nie tylko obarczyła ciężarem skarb państwa, ale ona i akcyonaryuszom i publiczności szkodę przynosi. Akcyonaryusze próżno czekają na dywidendę, bo kolej któréj dochody nie wystarczają na opłacenie 5% od akcyj i obligacyj pierwszeństwa, dywidendy nie daje; publiczność zaś traci w skutek źle zbudowanych kolei, a aby one złemi były o to się już postarali przedsiębiercy. Założyciele dołożyli wszelkich starań, aby jak najwięcéj zarobić; przedsiębiercy wysilili się na to, aby jak najtaniéj budować. Budowano więc koleje żelazne tanio, ale wybudowano jak najgorzéj. Aby umniejszyć koszta budowy, nie zachowano należytéj miary w spadkach, co teraz koszta

ruchu znacznie powiększa i uniepodobnia tańsze taryfy przewozowe. Koleje te licho zbudowane wymagają ciągłéj naprawy, a co wszystko z dochodów pokryte być musi.

Każdy z czytelników naszych niezawodnie jest przekonanym o szkodliwości systemu, według którego budują się obecnie koleje żelazne w Austryi. Tu traci skarb państwa, tracą akcyonaryusze, traci publiczność — a zyskują tylko pośrednicy i przedsiębiercy. Że tu zwrot konieczcie nastąpić musi, jeżeli państwo nie chce brnąć coraz daléj w wydatki niepotrzebne; jeżeli obcy kapitał ma szukać lokacyi w naszych kolejach; jeżeli taryfy przewozowe mają być znośne; jeżeli nasze gospodarstwo ma się rozwijać — dowodzić nie widzimy potrzeby. Monarchia austryacka potrzebuje koniecznie uzupełnić sieć swą kolejową, i czém rychléj to nastąpi, tém lepiéj dla niéj, a nam się zdaje że do tego celu jedna tylko droga prowadzi, a drogą tą jest: dopuszczenie jak najobszerniejsze konkurencyi; nadzór sumienny i świadomy nad dotrzymaniem warunków przyjętych przez koncessyonaryuszów; piecza o interesa akcyonaryuszów i wyjątkowe tylko udzielanie gwarancyi dla dochodów. Rząd mógłby się jeszcze sam podjąć budowy kolei żelaznych (a przynajmniéj jakiéjś części ich) i znalazłby niezawodnie chętne ku temu kapitały, a w Węgrzech próbowano już tego systemu dość pomyślnie — sądzimy jednak, że u nas próbować nawet tego nie ma potrzeby, bo przedsiębiercy i kapitały zawsze znajdą się, chodzi tylko o warunki zabezpieczające interes skarbu państwa, akcyonaryuszów, publiczności i o sumienne wykonywanie kontroli przez rząd.

Wszyscy ludzie sumienni i pragnący postępu w Austryi, równie jak i piśmiennictwo niepodległe, zapatrują się na kwestyę budowy kolei żelaznych w sposób, jaki przedstawiliśmy czytelnikom naszym. Rząd przedlitawski widzi jasno błędy, które popełnione zostały i jest nadzieja, że ich więcéj popełniać nie będzie. Banki spekulujące na założycielstwo pojmując dobrze, że *à la longue* nie mogą już liczyć na łatwe zyski, które dotąd dostawały się im bez zachodu wielkiego, obmyśliły więc (niektóre z nich przynajmniéj) inny plan postępowania w tym kierunku, który acz w niejasnych zarysach znany dopiéro, znamionuje pewien rodzaj wysokiego dowcipu a nawet gienialności, gdy chodzi o spekulacyę korzystną dla siebie a szkodliwą dla drugich. Z planem tym, który w formie projektu budowy kolei żelaznych przedłożony został niedawno temu węgierskiemu ministrowi finansów, poznajomimy bliżéj czytelników.

Projekt wyszedł od zakładu austryackiego kredytowego (stowarzyszonego w tym względzie z innemi zakładami wiedeńskiemi i z węgierskim zakładem kredytowym) i obejmuje on nie mniéj i nie więcéj jak zobowiązanie się do wybudowania wszystkich linij kolei żelaznych potrzebnych do uzupełnienia sieci głównéj kolei żelaznych w Węgrzech (250—300 mil niem. długich). Projekt ten jest zupełną nowością w swym rodzaju, bo nie żąda gwarancyi dla dochodów kolei od rządu, natomiast wymaga on od rządu dostarczenia $^2/_5$ części kapitału potrzebnego na budowę. Za dostarczony kapitał otrzyma rząd węgierski akcye, które mu policzone zostaną po téj cenie po jakiéj reszta akcyj, tj. $^3/_5$ sprzedaną zostaną publiczności. Tu zachodzi na pozór drobna okoliczność. Akcye przeznaczone dla publiczności będą akcyami pierwszeństwa, od których 5% według wartości nominalnéj płacone być muszą na wszelki sposób. Od akcyj zaś, które otrzyma rząd węgierski, procenta płacić się mają wtedy dopiéro, gdy dochody z wybudowanych kolei tyle przyniosą, że po opłaceniu procentów od akcyj pierwszeństwa na procent od akcyj posiadanych przez rząd wystarczy. Rząd więc węgierski ma dostarczyć na budowę $^2/_5$ części kapitału; ma czekać na procenta od tych akcyj tak długo, jak długo dochody czyste od wybudowanych kolei nie wyniosą tyle, że po opłaceniu procentów od akcyj pierwszeństwa nie wystarczy na nie — za te zaś rząd węgierski otrzyma koleje żelazne na własność bez żadnego wynagrodzenia już po upływie 42 lat.

Jak wiadomo, wszystkie nasze koleje żelazne stają się własnością państwa po 90 latach dopiéro. Projekt zakładu kredytowego oddaje Węgrom koleje żelazne po 42 latach, żąda zaś za to $^2/_5$ części kapitału potrzebnego na ich budowę, dowodząc, że dla rządu węgierskiego z większą jest korzyścią dać na budowę $^2/_5$ części kapitału zakładowego i otrzymać je na własność po 42 latach, jak nie przyczynić się kapitałem do budowy, ale odebrać je na własność dopiéro po 90 latach.

Warrens Wochenschrift, które go obszernie rozbiera, takie daje zdanie o tym projekcie: „Aby skrócić naszą argumentacyę przypuszczamy, że (jak proponenci utrzymują) dla państwa jest korzystniéj dać na budowę kolei $^2/_5$ części kapitału, a odebrać je na własność za lat 42, jak w niczém się nie przyczynić do kosztów budowy i odebrać je na własność po 90 latach. Winniśmy jednak przekonać się, czy rzeczywiście prawdą jest, że rząd węgierski otrzyma po 42 latach koleje za tak niską cenę jak projekt przyrzeka. Gdyby się rządowi węgierskiemu udało zaciągnąć dług 80 milionów złr. (tj. tyle ile wynosić mają $^2/_5$ kosztów budowy kolei przypadające na rząd węgierski, które zbiorowo 200 milionów złr. w. a. kosztować mają) w ten sposób, aby mu tę pożyczkę kapitaliści bezprocentowo udzielili, to rzecz miałaby sens. Ponieważ jednak pożyczka 80 milionów złr. w. a. będzie rząd węgierski (biorąc za miarę stopę procentu, na jaki rząd węgierski pożyczki zaciągnął) już po jedenastu latach kosztować 160 milionów, to z téj strony rzecz oglądając, projekt przedstawia się nam zupełnie inaczéj. Nie widzimy potrzeby nikogo pouczać, w jak szybkiéj progressyi kapitał się podwaja w pożyczkach, jeżeli procenta do procentów ciągle się dodaje. Zważmy więc, co prawie pewném jest, że dochód z kolei zbudować się mających w pierwszych dziesięciu latach zaledwie wystarczać będzie na opłatę procentów od akcyj pierwszeństwa rozebranych przez publiczność, te więc akcye które rząd węgierski otrzyma, w pierwszych dziesięciu latach żadnego procentu nie przyniosą i że w takim razie rząd węgierski poniesie $^4/_5$ części kosztów budowy. A jeżeli potém następujące dziesięć lat nie dopiszą, bo mogą być posuszne i eksport będzie mały, czy w tym wypadku z $^4/_5$ części nie zrobi się $^5/_5$? Bardzo łatwo ziścić się może, że zanim 42 lat upłynie, pożyczka zaciągnięta na budowę kolei taką sumą obciąży państwo, za którą dwa razy tyle kolei żelaznych możnaby było wybudować. I to nawet nie jest prawdą, że proponenci dostarczyć muszą na budowę kolei więcéj kapitału, jak rząd węgierski, tj., że przedsiębiercy (zakład austryacki kredytowy *et consortes)* dadzą $^3/_5$ części kapitału, rząd zaś węgierski $^2/_5$ części. Nam się zdaje, że to czysta teorya i że w praktyce rzecz pokazałaby się inaczéj. Dlaczego nam się tak zdaje, powiemy zaraz. Rząd węgierski oddał konsorcyum Weikersheim wybudowanie linii z Hatwan do Miszkolca i z Zagrzebia do Zakany. Chociaż wymienione konsorcyum za podjęty trud osiągnęło zysk przyzwoity, mimo tego jedna mila kolei nie kosztowała więcéj jak 339.000 złr. w. a.. Na linjach zaś, które zakład kredytowy w Węgrzech budował i w Przedlitawii, mila jedna wybudowana w tych samych prawie warunkach, koszto-

wała więcéj jak dwa razy tyle. Pokazuje się więc z tego, że zakład ten dwa razy tak drogo buduje jak konsorcya, którym rząd węgierski budowę oddaje. Że zakład kredytowy nie buduje lepiéj, łatwo się każdy przekonać może. Jeżeli więc rząd węgierski weźmie zakład kredytowy na wspólnika do budowy kolei żelaznych, to można być pewnym, że budowa będzie tak drogą jak linja alföldzka. Cóż z tego wnioskować można? Oto, że $^2/_5$ kapitału, które zakład kredytowy od rządu węgierskiego na budowę kolei żąda, wynosiłyby więcéj jak połowę kapitału zakładowego, bo z $^3/_5$, które zakład kredytowy dostarczyć zobowiązuje się, zaledwie $^2/_5$ na budowę spotrzebowanych zostanie, $^1/_5$ zaś ulotni się w ten sposób, że ją dopiéro w superdywidendach banku austryackiego kredytowego i stowarzyszonych z nim do budowy zakładów znaleść będzie można."

Jakbądź rząd węgierski postąpi sobie z projektem zakładu kredytowego austryackiego, już to się nam podobać nie mogło, że cały ten projekt tajemnicą się dotąd osłaniał. Na każdy sposób rząd węgierski, choćby podany sobie projekt zmodyfikować potrafił, niedobrze postąpi sobie, oddając tak kolosalne przedsiębierstwo jednemu konsorcyum i do tego jeszcze stowarzyszając się z niém. Pierwsze, jak poucza doświadczenie, uniepodobnia konkurencyę i jednemu towarzystwu oddaje monopol. Co do stowarzyszenia się zaś rządu węgierskiego z zakładem kredytowym *et consortes* w téj budowie tyle dodamy, że żaden rząd nie powinien stowarzyszać się w przedsiębierstwach z temi, których interes nie ma nic wspólnego z jego interesami a nawet zupełnie jest im przeciwny. W przedsiębierstwie kolei żelaznych interesa obu stron (rządu i banków spekulujących na założycielstwo) są sobie najprzeciwniejsze.

Na pozór zdawaćby się mogło, że projekt zakładu kredytowego, zrobiony rządowi węgierskiemu, mało może obchodzić Galicyę. Zastanawiając się jednak nad nim więcéj, rodzi się w nas obawa, aby w razie, jeżeli projekt przyjęty zostanie w Węgrzech i układ zawarty — system ten i do Przedlitawii nie został zastosowany. Każdy zły interes, który rząd robi, pociąga za sobą ciężary, dotykające nie tylko pojedyncze prowincye, ale wszystkich obywateli państwa mniéj lub więcéj.

Obowiązkiem naszym jest podnosić co według przekonania naszego za dobre uważamy; ostrzegać przed tém, co przynieść może (choćby w dalekiéj przyszłości) straty. Chociaż mamy najlepsze wyobrażenie o przenikliwości i sumienności obecnego ministerstwa i parlamentu węgierskiego, nie jesteśmy jednak pewni czy oni w końcu nie dadzą się uwieść pozornym korzyściom projektu, choćby nawet w części zmodyfikowanego.

Budowa kolei żelaznych w Austryi potrzebuje koniecznie radykalnéj reformy, raz jeszcze powtarzamy, a reforma ta niezawodnie nie spoczywa w stowarzyszeniu się z bankami spekulującemi na założycielstwo.

Kolej oceanu spokojnego.

II.

Każdy atoli medal ma swoją odwrotną stronę. Kolej oceanu spokojnego, któréj otwarcie z takiemi uroczystościami obchodzono w całych Stanach Zjednoczonych, ma wiele stron ujemnych. Najprzód zbudowaną jest po amerykańsku, tj. szybko, ale niedbale. W wielu miejscach, gdzie trzeba było znacznie wznieść ją nad poziom, a nasypów tak wysokich robić nie było można, na murowane zaś wiedukty nie było czasu, sklecono naprędce ogromne rusztowania drewniane, które się ciągle chwieją pod ciężarem pociągów i trwogą napełniają podróżnych, a w saméj rzeczy zawalić się mogą z powodu złéj konstrukcyi. Mosty są również niedbale zbudowane i przygotowują miłą niespodziankę podróżnym zatonięcia z całym pociągiem, w któréj z ogromnych rzek północno-amerykańskich. Największe jednak niebezpieczeństwo grozi pasażerom w przebywaniu gór Sierra Newada. Na znacznéj przestrzeni przebiega tu kolej przez krainę śniegów, w któréj przez trzy miesiące zimowe komunikacya ciągle jest zagrożoną. Oczyszczanie drogi żelaznéj zwykłemi sposobami za pomocą odmiataczy mechanicznych, jakiemi w zimie lokomotywy u nas bywają zaopatrywane, jak również używanie do odmiatania rąk ludzkich tu się na nic nie przyda z powodu ogromnéj masy śniegów zasypujących w zimie kolej. Zarządy kolei oceanowéj starały się temu zaradzić w części przez dachy, w części przez parkany tuż obok szyn zbudowane; środki te dostateczne dla zabezpieczenia się od śniegów zwykłych, okazały się bardzo słabą obroną przeciwko śnieżycom gór skalistych. Zadymki zmiatające ze szczytów gór ogromne kurzawy śniegów, lub co gorsza i niebezpieczniejsza, lawiny zwalające się z nich, szydzą z usiłowań ludzkich. Spadają one z taką gwałtownością, że nie tylko druzgocą dachy wystawione dla zasłony od śniegów, ale nieraz burzą cały układ szyn i niszczą mosty. Przed dwoma laty, niedaleko od stacyi Cisco w górach, zwaliła się lawina, która zasypała kolej na przestrzeni sześciu mil angielskich; zerwała ona siedm lokomotyw ciągnących pociąg, zabiła kilkunastu ludzi i o mało nie zasypała całego pociągu. Masę śniegu, która wówczas pokryła kolej, obliczono na 15 milionów ton, a gdyby cała ludność dorosła Stanów Zjednoczonych znalazła się na kolei dla uprzątnienia jéj, to na każdego człowieka przypadłoby odrzucić 30 centnarów śniegu.

Najniebezpieczniejszém do przebycia miejscem jest wąwóz Tunker, na najwznioślejszém miejscu łańcucha gór skalistych. Po obu jego stronach wznoszą się prostopadłe, a wysokie ściany skaliste, z których co zima ogromne spadają lawiny. Inżynierowie starali się zapobiedz niebezpieczeństwu przez zbudowanie po nad ochronnemi dachami pochyłych ram z olbrzymich tramów drzewnych, po których spadająca lawina powinnaby runąć w przepaść; lecz pamiętać należy, że lawiny ważące miliardy centnarów, mogą tramy te pogruchotać jak źdźbła słomy. Podróżny więc przebywający wąwóz ten w porze zimowéj, co chwila narażonym jest na śmierć. I w lecie podróż tędy nie jest wcale nęcąca: jeżeli bowiem pociąg uniknie w zimie niebezpieczeństwa zgruchotanin, to w lecie może być spalonym, gdyż dachy drewniane wystawione dla ochrony od śniegów w zimie, mogą w lecie zająć się od iskier lokomotywy, lub innym wypadkiem, jak się to już parę razy zdarzyło.

Z każdym więc dniem pokazuje się dowodniéj, że za olbrzymie sumy, jakie na zbudowanie téj kolei wydano, nabyło się drogę, która zarówno w lecie nie jest pewną i stałą komunikacyą; że zaś obejście gór skalistych nie da się uskutecznić, ani wynaleść w nich przejść bezpiecznych od śniegu, kolej więc jest zagrożoną w swym bycie. Z tych powodów utworzyło się nowe towarzystwo, które zamierza wybudować inną kolej w poprzek lądu amerykańskiego, przez El Passo, gdzie śniegi nie będą w zimie tamowały komunikacyi, a więc tamtędy główny trasport ludzi i towarów zwróci się z ko-

lei oceanu spokojnego, która przynajmniéj w najniebezpieczniejszéj części będzie być musiała opuszczoną.

Nowa ta kolej na południe dzisiejszéj ma być zbudowaną i zaczynać się od miasta Memfis w stanie Tenesse, a ma się skończyć przy San Diego na brzegach kalifornijskich. Roboty około niéj już rozpoczęto w roku 1869 od strony Kalifornii, a równocześnie mają być także zaczęte od strony Memfis, przez Arkansas i Texas nad El-Paso nad rzeką Rio-Grande; ztąd zaś płaskowzgórzem do rzeki Gila, któréj doliną zdąży do miasta Diego.

Południowa kolej oceanu spokojnego ma wielką wyższość nad północną. Trudności budowy są daleko mniejsze; cała kolej obchodzi góry skaliste w ten sposób, że przerzyna tylko południowe ich stoki niezbyt wysokie, zaś góry Sierra Newada zupełnie pominie. Cała więc linja pobiegnie równinami, na których nie będzie potrzeba ani sypać tarasów i tam, ani téż robić przekopów, a tym sposobem budowa jéj będzie nierównie tańszą, niż północnéj. Części przebiegające przez krainy puste, niezamieszkałe, bezleśne i bezwodne, są daleko krótsze aniżeli na kolei północnéj, co także o wiele kosztów oszczędzi.

Najważniejszą jednak jest rzeczą, że w całym przebiegu kolej nowa nie napotka na swéj drodze śniegów i na spadki lawin nie będzie narażoną, przez całą więc zimę pociągi będą mogły bez przeszkody kursować; ponieważ zaś budowa jéj nie przedstawia wielkich trudności, przeto w krótkim czasie będzie mogła być ukończoną.

Przedsiębiercy nie wymagają od rządu żadnéj zapomogi, wyjąwszy przywileju na jéj zbudowanie i ustąpienia pewnéj części gruntów.

Skoro kolej będzie ukończoną, co ma nastąpić w ciągu paru lat, wówczas nastąpi pomiędzy kolejami rywalizacya; i południowa, jako krótsza, a z powodu ominięcia gór śnieżnych zawsze mogąca być uczęszczaną, niezawodnie odniesie pierwszeństwo. Dzisiejsza jednakże, jako dla stanów zachodnich bardzo ważna, już z samych lokalnych powodów ma zapewnioną przyszłość. Amerykanie jednak zapewne nie przestaną na tych dwóch kolejach i niezawodnie po ukończeniu kolei południowéj oceanu spokojnego, pojawią się nowe plany na zbudowanie innych kolei w tymże samym kierunku.

Kuchnie powszechne.

Fanny Lewald, znana autorka z dążności socyalnych, zachęcona powodzeniem tanich kuchni berlińskich dla pospólstwa, wystąpiła w pismach publicznych z myślą urządzenia kuchni powszechnych, a zniesienia kuchen domowych. Ażeby uwydatnić sposób zapatrywania się autorki w téj kwestyi, użyjemy własnych jéj słów.

„Kuchnia własna w domu (pisze Fanny Lewald) jest bez zaprzeczenia w czasach dzisiejszych rzeczą bardzo zbytkowną, a od wielu lat jestem najsilniéj przekonaną, że mnóstwo rodzin mogłoby i lepiéj jeść, wygodniéj mieszkać, dzieci częściéj wyprowadzać na przechadzkę — gdyby się wyrzekło tak zwanego szczęścia posiadania własnego ogniska, które tylko ma pozór szczęściem, ale w saméj istocie w ciężkiém życiu powszedniém, zwłaszcza dla rodzin niezamożnych, nie będących w stanie opłacania dobrych służących, jest źródłem wiecznych niedogodności i zmartwień.“

„Przekonałam się najdowodniéj o niestosowności prowadzenia własnéj kuchni, mieszkając przez ośm lat w domu, w którego gmachu frontowym i oficynach mieszkało szesnaście rodzin. Każda z tych rodzin posiadała własną kuchnię a zajmowała dość szczupłe mieszkanie, były to bowiem rodziny niezamożne, nie mogące robić wielkich wydatków, a przytém nieliczne, bo żadna z nich nie przenosiła czterech głów. Pomiędzy mieszkańcami owego domu było parę małżeństw bezdzietnych, dwie osobno mieszkające stare panny, paru niemłodych kawalerów, tak że liczba wszystkich lokatorów mieszczących się w owym domu, nie przenosiła sześćdziesięciu osób. Ale ażeby każdy z tych członków rodzin miał co rano szklaneczkę kawy, a na obiad talerz rosołu i wieczorem herbatę, trzeba było trzymać i płacić szesnaście kucharek, których zasługi wynosiły rocznie około 500 talarów; potrzeba było w 16tu kuchniach utrzymywać 16 ognisk, a ogniska te rozniecać co najmniéj trzy razy dziennie; gdy tymczasem jedna kucharka z pomocą dziewki mogła wybornie nagotować wszystkiego dla tych kilkudziesięciu osób, a może nagotować lepiéj. Nadto każda z rodzin mogłaby z kuchni urządzić sobie pokój i mieć obszerniejsze, więc wygodniejsze, mieszkanie; sługi zajętéj przy gotowaniu użyć do innéj roboty, przez co gospodzni uwolniona od wielu zatrudnień mogłaby więcéj czasu poświęcić mężowi i dzieciom.“

„Pominąwszy to jednak, przyzna mi każda gospodyni doświadczona, że w gospodarstwie małém gotującém na kilka tylko osób jada się skromniéj i gorzéj, a wydaje więcéj, jak gdy w domu gdzie gotuje się na raz dla kilkudziesięciu osób. Dla małych gospodarstw kupuje się niewiele mięsa, więc dostaje się gorsze, a kości i dokładków więcéj; z tego powodu pieczeni dobréj nigdy mieć nie można, a wszelkie okrawki marnują się. Naczyń, przypraw, roboty, wszystkiego potrzeba daleko więcéj, wydatki więc są bez porównania znaczniejsze.“

„Z tego wszystkiego pokazuje się, że większa część rodzin średniéj zamożności, marnując cztery razy tyle czasu, pieniędzy i pracy, jada daleko gorzéj, aniżeli wyrobnik w kuchni taniéj za półtora srebrnego grosza. Wiele jednak naszych kobiet często dla braku zdrowego poglądu lub wykształcenia, często przez uprzedzenie, przesąd, za niby w świecie domowéj papłaniny kuchennéj nie zamieniły na jadło z zakładów publicznych kuchennych, któreby jednak musiały powstać i być pod zarządem odpowiedniego stowarzyszenia kobiet.

„Ponieważ oświadczałam się jawnie z chęcią ogłoszenia w pismach publicznych moich poglądów, przeto w chwili gdy to właśnie piszę, dochodzą mię wieści, że się zewsząd podnoszą niechętne przeciwko mnie głosy. Poezya życia rodzinnego ma na tém cierpieć, że się co roku nie zmarnuje mnóstwa pieniędzy na bezpotrzebne rozniecanie ognia w kuchni, na garnki; że słuch ojca rodziny pozbawionym będzie przez to szelestu szorowanych garnków i łoskotu siekaczy; oko widoku brudnych popłóczyn, a nos jego przestanie napawać się wonią przepalonego tłuszczu lub wybiegłéj śmietanki. Że gospodyni będzie miała daleko mniéj sposobności ucierać się z kucharką i gderać na nię, a zamiast tego zmuszoną zostanie oddychać częściéj na przechadzce świeżém powietrzem.“

„Z drugiéj strony zarzucają mi owe panie, że jadło gotowane za domem nigdy nie jest tak smaczném. A dla czegóż to mniéj zamożna rodzina berlińska kiedy chce się uraczyć idzie do restauracyi? Jedzenie z traktyerni nie ma być tak pożywném jak przysposobione w domu; tak pożywném jak stół mnóstwa urzędników i nauczycieli pobierających 300—1000 talarów rocznéj

pensyi! Popatrzmyż jak biedne ich dzieci na tém wybornėm jadle domowém wyglądają... W istocie możnaby się śmiać z owych zarzutów, gdyby widok tych nieboraków łez z oczu nie wyciskał.“

„Nie trudno jednak dojść do źródła tych fałszywych zapatrywań się. Gosposiom staje w oczach widmo kuchen restaurutorskich, z których przynoszone obiadki za 5, 6 lub 7 sgr. na osobę, składają się z mikroskopijnych porcyek; ależ zapominają one, że restaurator z tych porcyek chce sobie z czasem kupić albo wybudować dom, dojść do posiadania hotelu, albo zostać kapitalistą. Gosposie nie pojmują tego, że poświęciwszy połowę czasu zmarnowanego w swych ciasnych kuchenkach, mogłyby, wyręczając się kolejno w wspólnych zakładach kuchennych— taniéj, smaczniéj wyżywić rodzinę, mężowi ulżyć w wydatkach, a sobie życie uprzyjemnić. A zresztą jezeli już je tak bardzo ciągnie serduszko do kuchennego ogniska, mogłyby czasem dla rozrywki piec w domu, a nawet i coś ugotować, bo przecież piecyk żelazny do gotowania łatwo wstawić do każdego pokoju. Dziś one ze wstrętem czytają moje propozycye, przyjdzie jednak czas, że mieszkania, sługi i opał tak podrożeją, że czy zechcą czy nie zechcą będą się musiały wyrzec tego szczęścia domowego.“

„Co do mnie, lubię moje kuchenne gospodarstwo, może dla tego że umiem dobrze gotować (czém dzisiejsze nasze młode emancypantki rzadko pochlubić się mogą; a wiele młodych mężatek mniemających, że się znają na kuchni, często ukochanemu mężowi taki obiadek przysposabiają, że go tylko przez grzeczność z trudem połyka); jestem także o tyle zamożnę, iż mogę opłacić zbytek kuchni domowéj, a jednakże mieszkając w Rzymie przekonałam się, że obiady z restauracyi, w któréjśmy się stołowali, były smaczniejsze, delikatniejsze od gotowanych w domu. Z drugiéj strony zapewniam uroczyście, że urok domowych przyjemności i pożycia bynajmniéj na tém nie ucierpiał, żeśmy podróżując czasami przez cały rok nie widzieli jak wygląda garnek przystawiony do ognia.“

„Wszystko dziś dąży do stowarzyszenia się, dla czegóżby na polu gospodarstwa domowego nie można stowarzyszyć się w celu oszczędności czasu, pieniędzy i pracy, w celu zyskania więcéj czasu dla siebie i rodziny — a nakoniec pośrednio w celu poprawienia bytu i wygód w dzisiejszych ciężkich czasach.“

Nawodnienie pól nadmorawskich.

Z polecenia towarzystwa rolniczego wiedeńskiego przedsięwzięto roboty przygotowawcze do nawodnienia pól nad rzeką Morawą w okolicy miasta March. Inżynier prowadzący rzeczone roboty złożył towarzystwu memoryał, niezapuszczający się w szczegóły techniczne, lecz dający w ogólnych zarysach jasne o przedmiocie wyobrażenie. Zdaniem sprawozdawcy, nawodnienie pól wzmiankowanych zwiększy znacznie ich żyzność, a koszta wyłożone na ten cel zwrócą się z zyskiem. Następnie przechodzi do obliczenia potrzebnéj wody. Obrachowanie to wykonaném zostało ze świadomością rzeczy, z dokładnością jak największą, z uwzględnieniem obserwacyi cesarskiego zakładu meteorologicznego, a nakoniec oparte na podstawie podobnych pomiarów wykonanych przez inżynierów francuskich przy zaprowadzaniu irrygacyi w różnych miejscach Francyi i Algieryi. Sprawozdawca zbadawszy własności rzeczonych gruntów, obliczył, że do nawodnienia przestrzeni 12 mil □ pól nadmorawskich (z czego dwie mile przypada na osady, drogi itp.) potrzeba będzie rocznie 60.480 milionów stóp kubicznych wody, tj. dziennie około 166 milionów stóp sześciennych. Koszta wykonania robót obrachowano na 18,250.000 złr., a na ich zaspokojenie sprawozdawca proponuje pożyczkę w 20 latach spłacalną ratami, które uiszczać będą właściciele rzeczonych gruntów. Kwota rocznéj spłaty przypadająca na właściciela gruntu mającego przestrzeni 20 morgów niższo-austryackich, wyniesie według obliczeń sprawozdawcy 311 złr. 56 kr., w co już wliczono koszta utrzymania irrygacyi, które po amortyzacyi pożyczki wynosić będą rocznie złr. 27 kr. 50. O dostarczenie pieniędzy w drodze pożyczki ma się wystarać sejm niższoaustryacki, a poręczy ją cały kraj, oraz wszyscy właściciele gruntów, należących do pól nawodnić się mających.

Skutki błogie nawodnienia przedstawia sprawozdawca bardzo jasno; przywodząc jako przykład pola nawodnione w podobny sposób w Egipcie, Hiszpanii, Lombardyi i Francyi, na których nie wydarza się nigdy nieurodzaj, gdy tymczasem na polach nadmorawskich, które zamierzono nawodnić, w ostatnich latach 50ciu wydarzył się 15 razy nieurodzaj, wyrządzając za każdym razem przeciętnie złr. $2\frac{1}{2}$ miliona szkody w zbiorach z gruntu, nie licząc strat poniesionych w inwentarzach.

Po nawodnieniu zostaną nad brzegami kanałów porobione zagajenia z drzew owocowych, które ochronią pola od piasczystych zadymek, a drzewa te dostarczające owoców Wiedniowi znakomite przyniosą korzyści. Nadto zdaniem sprawozdawcy, będzie można hodować tyle bydła, że corocznie około 23.000 sztuk otrzymają ztąd targi wiedeńskie. Blizkość stolicy zapewni także bardzo zyskowny zbyt niektórym płodom rolniczym, jak warzywom, sianu, słomie itd..

Rozmaite wiadomości.

Szkoła handlowa w Brodach przy tamtejszém gimnazyum realném, została zaprowadzona z jednorocznym kursem wykładowym.

Stowarzyszenie zaopatrywania nabiałem Wiednia. Ministerstwo spraw wewnętrznych w Wiedniu zatwierdziło statuty stowarzyszenia zawiązanego pod powyższą firmą. W Wiedniu, jak wiadomo, trudno jest niezmiernie o dobre mleko, a natomiast fałszują je na rozmaite sposoby. Ani skargi wnoszone przez lekarzy i urzędników zdrowia, ani usiłowania komisarzy targowych, upadających pod ciężarem zatrudnienia, ani kary nakładane na fałszerzy nie są w stanie zapobiedz podrabianiu mleka. Do tych niedogodności dołączają się inne, a mianowicie podrożenie i trudności zaopatrywania miasta mlekiem świeżém. Nowo zawiązane towarzystwo ma tym niedogodnościom zapobiedz. Zamierza ono sprowadzać mleko z wielkich folwarków w wagonach umyślnie na ten cel zbudowanych i zaopatrywać niém nie tylko targi, ale dostarczać do kawiarni i domów prywatnych na zamówienia. Tak folwarki jako i składy mleka mają zostawać pod nadzorem, mleko ma być zawsze próbowane i podczas przewozu nadzorowano. Stowarzyszenie rzeczone urządziło się na wzór podobnych, zaopatrujących Londyn mlekiem. Jeżeli tylko wywiąże się ono dobrze z swego zadania i wypełni ściśle swe obietnice, może liczyć na piękne zyski. Magistrat z swéj strony przyrzekł popierać stowarzyszenie i robić mu wszelkie ułatwienia.

Składy towarowe na dworcu kolei rządowéj w Wiedniu. Według obwieszczenia ogłoszonego na giełdzie wiedeńskiéj, składy towarowe na dworcu kolei rządowéj w Wiedniu przyjmować będą zboże, produkty mlewa, nasiona strączkowe i wszelkie inne, olej i spirytus. Strony interesowane będą mogły: 1) Wynajmować osobne oddziały magazynowe, mające po 50 sążni kwadratowych powierzchni, a względem ceny wynajmu nastąpić musi osobne porozumienie się. 2) Wynajmować place składowe po cenie 1 złr. 50 kr. za sążeń kwadratowy na miesiąc. 3) Peryodycznie składać towary, pod nadzorem zarządu składu towarowego za cenę $^2/_3$ kr. w. a. od centnara na tydzień. Każdy tydzień zaczęty liczy się za pełny. Od towarów, które przyjdą pod adresem: „*Lagerhäuser am Staatsbahnhofe — Wien*“, jako też od towarów wysyłanych z tychże składów, będą uiszczać się tylko koszta przesyłki koleją. Względem zaciągnienia pożyczek na towary złożone w składzie, należy się z domami bankowemi porozumiewać i układać.

Handel księgarski w Austryi wzrasta coraz bardziéj, jak tego dowodzą następujące cyfry. W r. 1860 wprowadzono do Austryi książek, map, rycin i nut 20.533 centnarów, w 1870 roku 39.820 centnarów cłowych. Wywieziono z Austryi w 1860 r. 9.498 centn., zaś w 1870 roku 13.380 centnarów cł.. Z materyałów rzeczonych wprowadzono z Niemiec 97%, resztę z Włoch i Rosyi. Rosya, jak wiadomo, nie pobiera żadnego cła od książek z Austryi wprowadzonych; tymczasem Austrya nakłada na książki polskie 3 złr. w srebrze od centnara cłowego. Dziwna rzecz, iż dotąd żaden z naszych delegatów nie wystąpił w radzie państwa przeciwko téj niesprawiedliwości, dotykającéj polskie piśmiennictwo.

Banque de Bruxelles. Pod tą firmą powstał nowy instytut kredytowy w Bruksełli z kapitałem zakładowym 50 milionów franków. Do założycieli należy wiele poważnych firm belgijskich, holenderskich, francuskich i niemieckich.

Bank francuski. Sprawozdanie z generalnego zgromadzenia akcyonaryuszów banku francuskiego za rok 1870, zawiera bardzo interesujące cyfry, z których parę podajemy tutaj. Pomimo wojny niszczącéj i oblężenia Paryża, operacye bankowe doszły do wysokości nigdy dotąd niepraktykowanéj, albowiem wynosiły w ogóle: 8.449,185.900 franków, a więc o 175,453.500 fr. więcéj aniżeli w roku zeszłym. Stopa eskonty wynosząca w d. 31 maja 1869 r. 2·5%, podniosła się w d. 18 lipca na 3%, w d. 31 t. m. na 4%, w dniu 30 na 5%, a 9 sierpnia na 6%, na którym to punkcie utrzymała się w końcu. Operacye eskontowe doszły do wysokości 6.892,912.000 fr., o 210,037.500 franków więcéj niż w r. 1869. Bank tak chętnie zajął się drobnemi operacyami dla usług armii, że zaciągnęło w nim pożyczki nie wyższe nad 10 franków 3.541 osób, od 11 do 50 franków 153.503 osób, od 51—100 fr. 214.676 osób. Odrzucono 27.085 weksli na sumę 64,426.000 fr., pomiędzy temi jednak 4.796 na sumę 6,080.430 fr. jedynie z powodu niezachowania form. Suma reprezentowana w banku i jego fliach departamentowych przez weksle, którym z powodu wojny udzielono dobrodziejstwa zwłoki (*moratorium*) wynosiła 733.800.000 franków. Zaliczki na effekty wynosiły 541,799.000 fr., o 62 milion. więcéj niż w roku poprzednim, procenta od tych zaliczek o 0·5% pobierano większe, niż dyskonto. Największa ilość banknotów kursowała w sierpniu, bo za 1.814,386.000 fr., gdy w d. 26 grudnia 1869 wynosiła tylko 1.358,977.000 fr.. Zapas gotowizny i drogich metali wyniósł w d. 23 czerwca 1870 roku 1.318,500.000 fr.. Na dniu 26 grudnia tegoż roku zawierał tylko 505,300.000 franków. Depozyty w d. 23 sierpnia 1870 roku reprezentowały wartość 625,200.000, gdy w styczniu t. r. tylko 322,100.000 fr.. Z początkiem roku znajdowało się w banku weksli niepopłaconych za sumę 1,100.300 fr., w końcu roku za 1,163.200 fr.. W dniu 27 grudnia 1870 miał bank u siebie w zastawie effektów za sumę 900,406.300, gdy w r. 1869 w tymże samym dniu było ich tylko za 389,870.700. Operacye wszystkich filij bankowych reprezentowały sumę 4.689,900.000 franków, o 59,632.500 mniéj niż w r. 1869. Zmniejszenie to nastąpiło mianowicie w filiach w Metzu, Milhuzie i Sztrasburgu. Koszta zarządu, administracyi itp. wynosiły 7,556,286 fr.. Zysk czysty 27,945.050 fr., tak że na każdą z 182.500 akcyj przypadło 114 franków dywidendy. Sprawozdanie z czynności bankowych podnosi szczególnie tę okoliczność że w najcięższych okolicznościach, które Francyę dotknęły bank wywiązał się ze swoich obowiązków, że wspierał wszelkiemi siłami handel i przemysł i o ile można przyczyniał się do ratowania kraju. Ponieważ państwo, którego kredyt tak ściśle z bankowym jest połączony, usiłuje bankowi zapewnić jak największe bezpieczeństwo, przeto handel i przemysł ze swéj strony powinny starać się dopełnić swych zobowiązań, ażeby usprawiedlić zaufanie banku i dać mu możność likwidowania prolongowanych weksli. W końcu sprawozdanie zapewnia, iż nie istnieją najmniejsze powody obawy o stan i przyszłość banku i że w téj chwili stoi on silniéj, aniżeli kiedykolwiekbądź przedtém.

Kongres pocztowy powszechny. Na zaproszenie kanclerza związku niemieckiego wiele państw zamorskich, mianowicie azyatyckich, afrykańskich i australskich, nadesłały już swe przyzwolenie na program przez niego ułożony, pozostaje więc tylko rozesłać zaproszenia do państw europejskich. Po ukończeniu potrzebnych przygotowań, kongres zbierze się w maju 1872. Najgłówniejszém jego zadaniem będzie zniesienie opłat tranzytowych od listów, ustanowienie jednakowego regulaminu w postępowaniu cłowém z przesyłkami pocztowemi, zaprowadzenie jednakowych marek, mających kurs we wszystkich państwach i nakoniec wyznaczenie dróg, któremi do jakich krajów mają być przesyłane listy i pakiety pocztowe.

Ujednostajnienie ceł. W kołach dobrze poinformowanych w Berlinie twierdzą, iż toczą się układy pomiędzy monarchią prusko-niemiecką a austryacko-węgierską w celu ujednostajnienia ceł i zjednoczenia się cłowego dwóch państw. Układy te mają być zawarte na podstawach dla obu stron dogodnych i zapewniających wzajemne ułatwienia handlowe; tym sposobem spodziewają się jeszcze serdeczniejszych stosunków obu państw, wzmocnionych interesem ekonomicznym.

Szkoła mycia wełny została urządzoną w Berlinie. W zakładzie tym właściciele ziemscy, ekonomowie, owczarze będą się uczyli rozmaitych metod prania wełny i oprócz tego obznajamiać się z rozmaitemi jéj gatunkami. Szkoła ma zarazem być stacyą doświadczalną dla owczarstwa.

Uprawa lnu i łąk. Towarzystwo podniesienia uprawy lnu w Berlinie poleca nawożenie łąk paździerzami, wówczas gdy trawa jest młoda; rzecz niewątpliwa, że postępowanie takie może pomyślnie wpłynąć na wzrost trawy; wiadomo bowiem, że łąki polewane wodą od moczenia lnu pokrywają się bujnie trawą, paździerze zaś zawierają w swym składzie dużo potażu i wapna, które wyługowano deszczem i rosą, stopniowo a ciągle zasilają trawy; wiadomo także, że pod rozpostartym do suszenia lnem trawa bujnie porasta. Paździerze w roli nie rozkładają się tak prędko i dla tego nie można polecać użycia ich do nawożenia pola, zwłaszcza że one wciągają i assymilują płynne nie zaś stałe części bydlęcego nawozu.

Mięszanie nasion traw z koniczyną szczególnie jest odpowiedniém na gruntach niezbyt przydatnych dla koniczyny, zwlaszcza też na zbyt mokrych, albo za nadto suchych, lub tam gdzie z powodu płytkiéj warstwy urodzaj-

néj ziemi koniczyna sama nie opłaci siewu. Główniejsze korzyści z przydatku traw do koniczyny są następujące: 1) Niebezpieczeństwo wymarznięcia nie jest tak groźném, choćby bowiem koniczyna przepadła, trawy krzewią się gęsto i dla tego ubytek paszy jest nieznaczny. 2) Mięszanina traw z koniczem jest pożywniejszą aniżeli sama koniczyna 3) Bydło karmione zieloną mięszanką nie dostaje wzdęcia jak od saméj koniczyny. 4) Mięszanka łatwiéj więdnieje, a koniczyna nie traci tylu liści, jest więc pożywniejszą. 5) Pole zasiane koniczyną pomięszaną z trawami jest gęściéj pokryte, a zatém korzystniejsze na pastwisko, aniżeli samą koniczyną. Ażeby z takiego rodzaju obsiania jak największą korzyść osiągnąć, trzeba dobierać odpowiednich traw, najlepszą jest mięszanina koniczyny czerwonéj z tymotką i rajgrasem. Na gruncie piasczystym dobrze jest dodawać kostrzewę *(festuca)*. Do lucerny nie należy mięszać nasion traw, ponieważ nie łatwo zimuje, a mięszanina traw lucernę zagłusza.

Wynagrodzenie nauczycieli ludowych w Stanach Zjednoczonych. Dziennik amerykański *Journal of Education* zamieszcza następną tabelkę wynagrodzenia nauczycieli w publicznych szkółkach ludowych w 17 stanach północno-amerykańskich. I tak pobierają miesięcznie:

	Nauczyciele dollarów	Nauczycielki dollarów
W Arkansas	80·—	60·—
„ Illinois	42·40	32·80
„ Indianie	37·—	28·40
„ Jowie	36·96	27·16
„ Kalifornii	81·33	62·81
„ Kanzas	37·07	28·98
„ Konnecticut	58·74	29·16
„ Louisianie	112.—	76·—
„ Maine	32·—	14·—
„ Marylandzie	43·—	43·—
„ Massachusets	77·44	30·92
„ Michigan	47·61	24·35
„ Minesocie	33·91	29·45
„ Nebrasce	34·32	33·60
„ Newadzie	118·75	92·16
„ New Hampshire	37·50	21·62.

W stanie Nowego Jorku przeciętne wynagrodzenie nauczycieli i nauczycielek wynosi około 63 dollarów. W samym mieście więcéj. Nauczyciele otrzymują więc o 30—50% wyższe wynagrodzenie od nauczycielek, a pensye w stanach zachodnich są wyższe, aniżeli wschodnich. (Pensyą więc nauczyciela ludowéj szkoły najlepiéj płaconego w Newadzie, możnaby obdzielić 17tu, pensyą najgorzéj płaconego w Maine 4ch nauczycieli ludowych szkół galicyjskich i to dobrze uposażonych.)

Lokomobila poruszana ciśnieniem powietrza, wynalezioną została przez Johna Brokley w Nowym Jorku. Machina ta może być poruszaną zarówno powietrzem jak i parą; posiada siłę 10 koni, trzy cylindry i narząd do spalania dymu. Koła jéj bardzo praktyczne i trwałe. Służy do poruszania pługów, żniwiarek, młocarni, machin do koszenia i siewników. Przewyższa wszystkie dotychczasowe lokomobile zarówno lekkością jak i łatwością użycia, a gospodarze wiejscy, którzy widzieli ją w ruchu, unoszą się nad jéj praktycznością i łatwością zastosowania do każdéj pracy gospodarskiéj.

Cykorya i inne surogaty kawy. W trzech fabrykach istniejących w Nordhausen w r. 1870 pracowało 180 robotników, którzy przerobili 34.000 korcy suszonych buraków, korzeni podróżnikowych i około 15.450 korcy zboża. Wyrobiono z tego 28.000 centnarów cykoryi i 25.000 centnarów tak zwanéj komeopatycznéj kawy.

Ziemianina nr. 49 z dnia 2 grudnia zawiera: Czy jodła zasługuje na rozpowszechnienie w naszych lasach, i jak ją hodować należy? Rivoli. Najważniejsze ekonomicznie rośliny pod względem historycznym i statystycznym. Korespondencya rolnicza z pod Koźla na Górnym Szląsku. Sprawozdanie z posiedzenia wydziału leśnego w Miłosławiu i odbytéj ekskursyi leśnéj w lasach miłosławskich w dniach 10 i 11 października 1871 roku. J. Łukomski. Przegląd rolniczy. Wiadomości handlowe — i zwykłe rubryki.

Doniesienia rolnicze, przemysłowe i handlowe.

Kraków 9 grudnia.

Deszcze w zeszłym tygodniu popsuły tak drogi, że na ostatni targ na Baranie zaledwie 100 korcy przywieziono. Na kleparskim targu także było mało zboża i dowieziono je tylko z bliskich okolic. Kupcy tylko miejscowi przybyli, chęć kupna była znaczna.

Płacono pszenicę złr. 11·10—12·30; żyto złr. 8·50—9·30; jęczmień złr. 7—7·50; owies złr. 8·60—8·90.

Wrocław 7 grudnia.

Pszenica za 85 f. cł. 87— —96— --98 sgr.. *Żyto* za 84 f. cł. 60—65— —70 sgr.. *Jęczmień* za 74 f. cł. 50—— ——57 sgr.. *Owies* za 50 f. cł. —31—33—sgr.. *Kukurudza* za 100 f. cł. 90—92 sgr.. *Koniczyna* czerw. za 100 fnt. cł. 17—18 3/4—20 1/2— tal., biała za 100 ft. cł. 19 1/2—21—23 1/2 tal.. *Rzepak zimowy* za 150 f. cł. — — — tal. *Siemie lniane* za 150 funt. cł. —6—6 1/2—6 5/6— tal.. *Groch* za 200 fnt. —74—80— sgr.. *Groch pastewny* za 90 fnt. 70—74 sgr.. *Oléi rzepakowy* za 100 f. cł. — 14 1/6 — tal.. *Spirytus* za 100 kwart prusk. Tral. 100% 22 2/3 tal..

Szczecin 6 grudnia.

Pszenica za 2000 funt. 77 1/2——79——78 1/2—79 tal. *Żyto* za 2000 fn. —51— —52— tal. *Jęczmień* za 2000 funt. 47—49 1/2 tal.. *Owies* za 2000 funt. 42—45 1/2— tal.. *Groch* za 2000 funt. 51—52— tal.. *Groch pastewny* za 2000 funt. 47—50 tal.. *Rzepak zimowy* za 2000 funt. — — — tal.. *Olej rzepakowy* za 200 f. 27 1/3 tal.. *Spirytus* za 100 kwart à 100% 22 1/2 tal..

Oświęcim 6 grudnia.

Na targ dzisiejszy dostawiono tylko 88 wołów, chudych bessarabskich; zapłacono je po złr. 285 za parę, co uczyni za centnar wiedeński złr. 32. Kupcy morawscy przybyli z chęcią zakupienia kilkuset wołów, odjechać musieli z niczém W Wiedniu przy spędzie 2260 sztuk płacono za centnar złr. 31·50—35, a na ostatnim targu berlińskim było wołów 1480 sztuk, sprzedano wszystkie po cenie 19—21 talarów za centnar cłowy martwy. Owiec dostawiono 3345, te płacono po 7 1/2 talarów za sztukę mającą czystego mięsa 40 funtów cłowych, a za sztukę mającą 45 funtów mięsa 8 1/2 talarów. Nierogacizny było 7133 i téj cena cokolwiek się podniosła. Płacili towar angielski 18 tal., miejscowe 15—16 za centnar czystego mięsa. Pruska granica jeszcze szczelnie zamknięta.

(Agencya banku galicyjskiego dla handlu i przemysłu.)

Wiedeń 4 grudnia.

Na dzisiejszy targ przypędzono wołów galicyjskich 499, węgierskich 1138, niemieckich 633 — razem 2270 wołów. Pomimo spędu niewielkiego targ był dość powolny. Płacono za galicyjskie stajenne woły za centnar złr. 33·50—34·50, za węgierskie stajenne złr. 33·50—34·50, późniéj szło gorzéj o 50—75 centów na centnarze. Wszystko zostało rozprzedane. Między galicyjskiemi było 90 wołów z paszy bessarabskich, sprzedanych po złr. 32 za centnar.

Kursa papierów i pieniędzy od dnia 2 do 8 grudnia 1871 r.

Wartość nominalna	Wypłata otychczasowa	Kupony płatne w	z potrąceniem na podatek	Stopa procentowa		2 grudnia	4 grudnia	5 grudnia	6 grudnia	7 grudnia	8 grudnia	od	Procent ubiegły do d. 2
					Wiedeń.								
					Pożyczki Państwa.								
—	—	Maj Listop.	16%	5%	Renta papierowa za 100 . .	58.70	59.20	59.25	59.—	59.—		w. a. 5000	22.17
—	—	Stycz. Lipiec	16%	5	„ srebrna „ „ . .	68.20	69 25	69.05	69.—	68 90		„ 5000	92.17
w. a. 500	—	Maj Listop.	20%	5	Losy z r. 1860 „ „ . .	101.50	102 25	101.90	101.80	101.80		„ 5000	21.11
" 100	—	„ „	20%	5	„ z r. 1860 „ „ . .	115.—	115 50	115.—	115 50	115.50		„ 5000	„
„ 100	—	—	—	—	„ z r. 1864 „ „ . .	141.50	140.75	140.25	140.25	140.80		—	—.
„ 100	—	—	—	—	Poż. prem. węgierska z r. 1870	100.50	100.50	100.30	101.—	102.—			—.—
					Pożyczki publiczne.								
—	—	Maj Listop.	10%	5%	Oblig. Indemn. Galic. za 100	75.10	74.75	74.50	74.25	74.25		w. a. 5000	24.94
w. a. 120 sr.	—	Stycz. Lipiec	—	5	„ Poż. kol. węgiersk. „	109.75	109 80	109.75	109.60	109.75		„ 3000	65.83
					Listy zastawne.								
—	—	Czerw. Grud.	—	4%	Galic. zakł. kred. ziems. za 100	73.—	73.—	73.—	73.—	73.—		w. a. 5000	88.33
—	—	„ „	—	5	„ „ „ „ „ „	83.—	83.—	83.—	83.—	83.—		„ 5000	110 42
—	—	Stycz. Lipiec	—	6	„ „ „ włość. „ „	90 50	90.50	90.50	90.50	90.50		„ 5000	131 67
—	—	Marz. Wrześ.	—	6	„ Banku hipoteczn. „ „	88.75	88.75	88.75	88.75	89.—		„ 5000	81.67
—	—	Stycz. Lipiec	—	5	Banku Narodow. austr. „ „	88.90	89.—	89.—	89.10	88.90		„ 5000	109.72
					Akcye Banków.								
w. a. 200 sr.	100	Styczeń	—	5%	Anglo - austryack. za sztukę	292.50	290 75	285.—	284.25	292.—		25 sztuk	117.36
„ 200 „	80	„	—	5	„ węgiersk. za sztukę	100.—	99 75	99.50	98.—	98.75		25	93.89
„ 200 —	200	Styczeń	—	6	Dla obrotu ogólnego „	192 50	191.75	190.—	190.—	190.—		25 „	234.72
„ 200 —	80	Stycz. Lipiec	—	5	Franko-austryack. „	130.50	130.25	127.50	127.—	129 75		25 „	93 89
„ 200 sr.	80	„ „	—	5	Galic. dla handl. i przem. „	—.—	—.—	—.—	—.—	—		25 „	„
„ 200 —	100	—	—	—	„ krajowego „	—	—.	—	—	—.—		—	—.—
„ 200 —	160	Stycz. Lipiec	—	5	„ hipoteczn. „	—.—	—.—	—.—	125.—	125.—		25 „	117 36
„ 600 —	600	Stycz. Lipiec	—	5	Narodowego „	816.—	812.—	811.—	807.—	811.—		5 „	65.83
„ 160 —	160	Styczeń	—	5	Zakł. kred. dla handl. i przem.	323.70	323.20	318 50	318.40	322.10		25 „	187.78
„ 200 —	80	„ „	—	5	„ „ węgiersk. ogóln.	130 50	129.—	125.75	125.50	126.50		25 „	93.89
„ 200 —	80	„ „	—	5	Związkowego austryackiego	109.—	108.—	105.50	105.50	108.—		25 „	„
					Akcye kolei.								
M. K. 1000	1000	Stycz. Lipiec	—	5%	Kolei Ces. Ferdyn. półn. za szt.	2142—	2145—	2140—	2138—	2140—		5 sztuk	115.21
M. K. 200	200	„ „	—	5	„ Galic. Kar. Ludw. „	259.75	260.25	259.—	258.50	259.50		25 „	„
w. a. 200 sr.	200	„ „	—	6	„ Koszycko-Bogumin. „	188.75	189 —	187.—	187.25	188.50		25 „	109.72
„ 200 „	200	Maj Listop.	—	7	„ Lwow. Czerniow. Jassy	169 —	169.25	165.—	164.75	164.50		25 „	26.39
„ 200 „	200	„ „	—	5	„ Południow. (Lombardy)	205.70	205.30	203.80	203.50	204.80		25 „	„
					Kraków.								
Rs. 100	—	Czerw. Grud.	—	4%	Listy likwidacyjne za 100	73.75	73.75	73.75	73.75	73.90		z wart.	kup.
„ 100	—	Stycz. Lipiec	—	4	Listy zastaw. polsk. „	88.75	88 75	89.25	89.55	89.50		„	„
w. a. 200 sr.	80	„ „	—	5	Akcye Bank. Gal. d. h. i p. za sz.	70.—	70.—	70.—	70 —	70.—		25 sztuk	93.89
„ 200 „	100	„ „	—	5	„ „ „ hipot. „ „	122.—	122.50	122 50	122.50	123.—		25 „	117.36
—	—	—	—	—	Ruble rosyjskie za 100	160.—	160.—	160.—	160.—	160.—		—	—
—	—	—	—	—	Talary pruskie „ „	174.—	174.—	174.—	174.—	174.—		—	—
—	—	—	—	—	Srebro austryackie „ „	116.—	116.—	116.—	116.—	116.—		—	—
—	—	—	—	—	Dukat ważny za sztukę	5.50	5.50	5.50	5.50	5.50		—	—
—	—	—	—	—	Napoleond'or „ „	9.30	9 30	9 30	9.30	9.30		—	--
—	—	—	—	—	Półimperyał ros. „ „	9.45	9.45	9.45	9.45	9.45		—	—
—	—	Maj Listop.	10%	5%	Oblig. Indemn. Galic. za 100	76 —	76.—	76.—	76.—	76.—		z wart.	kup
—	—	Marz. Wrześ.	—	6	Listy Gal. Bank. hipot. „ „	88.50	88.40	88.40	88.40	88.40		w. a. 5000	81.67
—	—	Czerw. Grud.	—	4%	Listy zastawn. Galic. za 100	73.75	73 75	73.75	73.75	73.75		„ 5000	88.33
—	—	„ „	—	5%	„ „ „ „ „	83.—	82.90	82.90	82.75	82.75		„ 5000	110.42
—	—	Stycz. Lipiec	—	7%	Pożyczka kol. rum. za 100 tal.	43.—	43.—	43.—	43.—	43.—		—	--
					Lwów.								
w. a. 200 sr.	80	Stycz. Lipiec	—	5%	Akcye Bank. Gal. d. h. i p. za sz.	70.—	70.—	70.—	70.—	70 —		25 sztuk	93 89
„ 200 „	100	„ „	—	5	„ „ „ hipot. „ „	124.50	124.50	124.50	124.50	124.50		25 „	117.36
—	—	Czerw. Grud.	—	4	Listy zast. Tow. kredyt. za 100	74 —	74.—	74.—	74.—	74.—		w. a. 5000	88.33
—	—	„ „	—	5	„ „ „ „ „ „	83.25	83 75	83.—	83.—	83.—		„ 5000	110.42
—	—	Marz. Wrześ.	—	6	„ „ Bank. hipot. „ „	88.75	88.70	88.70	88.60	88.60		„ 5000	81.67
					Warszawa.								
Rs. 100	—	Czerw. Grud.	—	4%	Listy likwidacyjne za 100	74.10	74.17	74.10	74.—	74.10		Rs. 100	0.08
„ 100	—	„ „	—	4	„ zast. 100 rs. I. ser. „ „	88.56	88 53	88.52	88.51	88.50		„ 100	185.—
„ 100	—	„ „	—	4	„ „ „ „ II. „ „	87.22	87.20	87.44	87.51	87.52		„ 100	—.
„ 100	—	„ „	—	5	„ „ nowe z 1869 „ „	88.10	88.20	88.20	88.20	88.22		„ 100	230.—

Główniejsze wygrane 35go ciągnienia losów księcia Windischgrätz w d. 1 grudnia w Wiedniu.

Numer 202 fl. 45; n. 740 1922 4763 à fl. 100; n. 5161 fl. 50; n. 7989 fl. 45; n. 11462 fl. 50; n. 14864 fl. 45; n. 16092 fl. 50; n. 17166 fl. 1000; n. 18726 fl. 100; n. 19206 25233 35451 à fl. 45; n. 36403 fl. 100; n. 37357 40369 40452 à fl. 50; n. 40897 fl. 500; n. 44226 fl. 100; n. 46403 fl. 50; n 48107 fl. 45; n. 49689 fl. 2000; n. 62683 fl. 100; n. 63673 fl 45; n. 63810 fl. 50; n. 67332 fl. 100; n. 68751 fl 50; n. 69898 fl. 45; n. 75851 fl. 100; n. 76931 fl. 20000; n. 79848 fl. 100; n. 82531 fl 50; n. 83108 fl. 45; n. 86153 fl. 60; n. 86600 fl. 500; n. 88443 fl. 50; n. 90148 93843 à fl. 45; n. 95387 fl. 100; n. 97157 fl. 1000; n. 98151 fl. 100.

Sobota godz. 12 min. 45 po południu. Telegrafowane kursa Wiedeńskie.

Akcye kredytowe 318.— Lombardy 203.70, Losy z r. 1860 102.— Losy z r. 1864, 141. — Akcye Franko-austr. 133.30 Napoleony 93.35 Akc. kol. Kar. Lud. 259.—, Akc. kol. Lwow. Czern. 164.50 Akc. kol. półn. wschodniej 162.75 Akcye bank. 811. Akc. bank. związkowego 108.— Akc. bank. jen. —.— Renta w sreb. 68.80 Oblig. indemn. gal. —.— Akc. bank. wied. dla obrotu ogólnego — .— Akc. anglo-banku — .— Akc. kol. rządowéj — . Akc. kol. siedmiogr. — .— Akc. kol. Rudolfa — .— Akc. kol. Pardubic — Akc. kol. półn. — — Tramwaj — — Akc. banku budowy —.— Akc. kol. wschod — — Akc. kol. alfeldzkiéj Akc.— .— banku anglo-węgier. —.—.

Wydawca, nakładca i redaktor odpowiedzialny Ignacy Sołdraczyński. W Druk. Uniw pod zarządem K. Mańkowskiego.